RAPPORT DU COMITÉ BISSONNET

TRAVERSES [illegible]

VOIRIE, RÉCLAMATIONS, PROTECTION DE L[illegible]

HALTES ROUTIÈRES

SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

SIGNALISATION ROUTIÈRE

LIMITES DE VITESSE

ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER

APPLICATION, RÉGLEMENTATION, QUESTIONS PÉNALES

TAXI

Québec

87-04769/

RAPPORT DU COMITÉ SUR LE TAXI

PRÉSENTÉ PAR

MONSIEUR MICHEL BISSONNET
DÉPUTÉ DE JEANNE-MANCE

À

MONSIEUR MARC-YVAN CÔTÉ
MINISTRE DES TRANSPORTS

QUÉBEC, AVRIL 1987

Dépôt légal - 2e trimestre 1987
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-17307-4

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports, 1987

PRÉSIDENT : Me Michel Bissonnet
Député de Jeanne-Mance

MEMBRES : Me France Boucher, attachée politique
Cabinet des Transports

M. Pierre Campeau, conseiller du président
Communauté urbaine de Montréal

M. Darryl T. Mann, étudiant en droit

Me Gilles Savard, chef
Division de la réglementation et de la normalisation de la Direction des programmes d'aide et réglementation du ministère des Transports

ASSEMBLÉE NATIONALE

Le député de Jeanne-Mance et
président du caucus
du Gouvernement

Québec, le 17 mars 1987

Monsieur Marc-Yvan Côté
Ministre des Transports
700 est, boul. St-Cyrille
29e étage
Québec (Québec)
G1R 5H1

Monsieur le ministre,

Suite au mandat que vous m'avez confié en juin 1986 concernant le taxi, j'ai le plaisir de vous présenter le rapport final du Comité de travail sur le taxi que j'ai eu l'honneur de présider.

Comme vous le savez, le dynamisme particulier de l'industrie du taxi et l'urgence d'apporter des solutions dans certains cas précis ont fait en sorte que mon comité vous a déjà présenté, en cours de mandat, certaines recommandations qui, j'en suis heureux, ont été retenues.

Le présent rapport comprend ces recommandations ainsi que d'autres propositions visant à accorder à l'industrie du taxi la place qui lui revient parmi les autres modes de transport.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Michel Bissonnet,
Député de Jeanne-Mance.

p.j.

Hôtel du Parlement
Bureau 163
Québec (Québec)
G1A 1A4
(418) 643-7746

5450 est, rue Jarry
Bureau 200
Saint-Léonard (Québec)
H1P 1T9
(514) 326-0491
(514) 326-0498

A V E R T I S S E M E N T

Ce document n'est publié que pour l'information du public.

Le Comité tient à souligner qu'il n'engage en rien le ministère des Transports du Québec ni d'ailleurs la Communauté urbaine de Montréal.

En effet, bien que deux membres du Comité soient des délégués du ministère et de la C.U.M., aucune suggestion ou recommandation du présent rapport n'a d'effet si elle n'est ratifiée par les autorités. De plus, les recommandations du présent rapport reposent sur des consensus et ne représentent pas forcément la position précise de chaque membre sur les sujets particuliers.

R E M E R C I E M E N T S

Des remerciements particuliers doivent être présentés à M. Darryl Mann, étudiant en droit, qui a effectué pour le Comité des recherches sur les normes réglementaires et qui n'a ménagé aucun effort pour recueillir tous les renseignements utiles sur les concessions de desserte exclusive dans la région de Montréal.

De même, M. Michel Trudel, urbaniste, et Mme Louise Chamberland, agente de secrétariat, méritent nos remerciements: M. Trudel pour sa collaboration spéciale dans la rédaction de certains textes, Mme Chamberland pour la mise en page et la dactylographie du rapport.

Enfin, nous tenons à féliciter les représentants de l'industrie du taxi que nous avons rencontrés pour l'enthousiasme et la persévérance dont ils font preuve dans la défense et la promotion de cette industrie.

RÉSUMÉ

L'industrie du taxi dans la région de Montréal, qui regroupe près de la moitié des titulaires de permis de taxi de la province, requiert, pour se développer, la décentralisation du contrôle et d'une grande partie de l'encadrement normatif vers la Communauté urbaine de Montréal. Ainsi, la Loi sur le transport par taxi doit lui octroyer plus de pouvoirs. Toujours dans la région métropolitaine, les concessions exclusives d'accès à des postes privés de taxi, sur certains terrains occupés principalement par le Gouvernement et les organismes para-publics, doivent être réellement abolies: le plan de rachat dont s'est dotée l'industrie doit retrouver un second souffle. Pour ce faire, les transactions illégales doivent être punies et le règlement sur le droit de transfert revu.

Le moratoire imposé en 1985, qui empêche toujours les titulaires de permis de taxi de spécialiser leur service en un transport de luxe, devrait être levé partout au Québec. Cependant, dans la région de Montréal, cette levée doit absolument être précédée de la mise en place d'instruments de contrôle adéquats. La Communauté urbaine de Montréal ayant fait part de son intention de contrôler l'industrie du taxi dans le cadre d'une opération de décentralisation, le Gouvernement ne devrait envisager la levée du moratoire sur le territoire des agglomérations de Montréal, de l'Est de Montréal et de l'Ouest de Montréal, qu'à la suite d'une résolution de la C.U.M. recommandant cette décision et assurant le contrôle nécessaire. D'autre part, tous les transporteurs par limousines qui demeurent en service grâce à une tolérance législative datant de 1985, doivent clarifier leur statut partout au Québec. Le décret autorisant la Commission des transports du Québec à les entendre doit être adopté dès que les ligues de taxi disposeront d'un pouvoir d'intervention non équivoque auprès de la Commission.

De plus, afin d'exploiter un marché de luxe non desservi, un nouveau permis de transport "grand luxe" doit être instauré. Les marchés respectifs du taxi traditionnel, du service de limousine et de la limousine de grand luxe doivent cependant être bien démarqués. Aussi, une tarification minimale doit être exigée par course pour un service de limousine et une automobile réellement luxueuse doit être utilisée. Il en est évidemment de même pour un service de grand luxe où on doit utiliser une automobile allongée et habilitée à desservir tout le territoire du Québec. Une nuance doit être

apportée afin de permettre au titulaire d'un permis de taxi, de l'agglomération principale du territoire d'une autorité régionale, de spécialiser son permis en un service "grand luxe" sans avoir à payer de droits additionnels à ceux de son permis, mais en étant toutefois dans ce cas limité au territoire de son autorité régionale. À la suite de ces ajustements, les transporteurs qui ne se conforment pas aux règlements seront poursuivis et leurs véhicules saisis.

Enfin, le taxi au Québec doit être reconnu comme une véritable industrie et bénéficier en conséquence de certains avantages au même titre que les autres modes de transport.

TABLE DES MATIÈRES

Pages

Lettre au Ministre.....v
Avertissement.....vii
Remerciements.....ix
Résumé.....xi

CHAPITRE I - INTRODUCTION

1.1 Mandat du comité de travail.....1
1.2 Méthodologie.....2
1.3 Fonction gouvernementale et programmes.....2
1.4 Description générale du secteur.....3
1.5 Remarques.....3

CHAPITRE II - DESCRIPTION DE LA RÉALITÉ

2.1 Présentation générale de l'industrie du taxi.....5

2.1.1 Description de la clientèle.....5
2.1.2 Description du contexte législatif et réglementaire.....6

2.2 Problématique.....7

2.2.1 La décentralisation.....7
2.2.2 Le plan de rachat de permis de taxi.....8
2.2.3 Les limousines.....9
2.2.4 Les concessions exclusives.....11
2.2.5 Les assurances et l'immatriculation.....12
2.2.6 La formation des chauffeurs et l'information.....13
2.2.7 Le transport illégal.....14
2.2.8 Conclusion.....16

CHAPITRE III - LES INNOVATIONS À APPORTER

3.1 Les tendances.....17

Pages

3.2 Les solutions à la problématique.....17

3.2.1 La décentralisation.....17
3.2.2 Le plan de rachat.....19
3.2.3 Les limousines.....20
3.2.4 Les concessions exclusives.....22
3.2.5 Les assurances et l'immatriculation.....23
3.2.6 La formation des chauffeurs et l'information.....25
3.2.7 Le transport illégal.....26
3.2.8 Les correctifs à apporter sur des sujets non prévus au mandat initial.....29
. les points d'inaptitude.....30
. la ceinture de sécurité.....30
. la création d'une banque publique de données.....30
. l'information gouvernementale.....31
. les postes publics.....32
. les pouvoirs des ligues de taxi.....32
. la levée du moratoire sur la délivrance de permis de taxi dans certaines agglomérations.....33

CHAPITRE IV - LES CONCLUSIONS ET LES RECOMMANDATIONS

4.1 Les conclusions.....35
4.2 Les recommandations.....35

ANNEXE A - Agglomérations de taxi.....45

ANNEXE B - Lois et règlements concernant le transport par taxi.....51

ANNEXE C - Nombre d'accidents impliquant des taxis.....53

C H A P I T R E I

INTRODUCTION

1.1 MANDAT DU COMITÉ

À l'instar des autres comités formés en juin 1986 par M. Marc-Yvan Côté, ministre des Transports, le Comité sur le taxi avait pour objectif de prendre connaissance du point de vue des clientèles et d'identifier des moyens afin de mieux répondre aux besoins et aux préoccupations tant des clientèles habituelles du Ministère que des citoyens.

Plus particulièrement, cinq sujets étaient source de préoccupations. Il s'agit:

- des obstacles à la décentralisation du contrôle et de la gestion de l'industrie du taxi dans la région de Montréal;
- des résultats mitigés du plan de rachat dans la région de Montréal;
- des frictions entre le transport par limousine et l'industrie du taxi;
- du maintien des concessions de dessertes exclusives par taxi de certaines immeubles occupés par des organismes gouvernementaux ou paragouvernementaux;
- du coût élevé et du choix restreint d'assurance-automobile pour les taxis, tant pour dommages corporels que matériels.

À ceci, en cours de mandat, s'est ajouté un sixième aspect, à savoir: la formation des chauffeurs de taxi et l'acheminement de l'information aux titulaires de permis de taxi.

1.2 MÉTHODOLOGIE

Le Comité a choisi de faire preuve de souplesse et de disponibilité envers les intervenants. Ainsi, de nombreuses réunions et rencontres eurent lieu aux locaux du ministère des Transports, tant à Montréal qu'à Québec. Tous les groupes ou associations qui ont manifesté leur intérêt aux questions étudiées ont été rencontrés et le Comité, dans certains cas, a lui-même contacté des personnes ou organismes détenant une information pertinente.

Contrairement à certains champs d'activités qui se prêtent bien à une analyse structurée en raison de la disponibilité de la documentation et de l'information, la problématique du taxi relève d'une dynamique qui repose souvent sur des rapports de force entre artisans et corporations ou entre taxis et limousines.

Ce phénomène n'est d'ailleurs pas propre au Québec et, à titre d'exemple, l'étude des textes réglementaires d'autres provinces ou États permet de constater le même type de lacunes.

Aussi, la consultation a-t-elle été l'outil privilégié par le Comité.

1.3 FONCTION GOUVERNEMENTALE ET PROGRAMMES

Le transport par taxi est une responsabilité partagée entre plusieurs organismes gouvernementaux et même entre plusieurs directions et services du ministère des Transports.

L'octroi et la révocation des permis ainsi que la fixation des taux et tarifs relèvent de la Commission des transports du Québec. La tenue d'examens pour les chauffeurs de taxi de même que la vérification mécanique des automobiles incombent à la Régie de l'assurance automobile du Québec. Pour leur part, les divers corps policiers municipaux et la Sûreté du Québec ont la responsabilité de l'application de la loi et du règlement en cas de contravention.

Enfin, au ministère des Transports du Québec, le Service du contentieux a le mandat d'intenter les poursuites pénales, la Direction des programmes d'aide et de la réglementation propose l'encadrement normatif et évalue le système, et la Direction des études s'intéresse à des projets portant sur le niveau de service, les véhicules utilisés et les nouveaux marchés.

1.4 DESCRIPTION GÉNÉRALE DU SECTEUR

Contrairement à ses concurrents des autres modes de transport terrestre des personnes comme le transport par autobus ou par métro, le transport par taxi ne bénéficie d'aucun programme d'aide financière directe.

Cependant, certaines subventions ad hoc peuvent à l'occasion être octroyées pour des projets particuliers. Ainsi la Ligue de taxi de Montréal a déjà été subventionnée pour l'étude et la mise en oeuvre du plan de rachat. De plus, il est à noter que le Gouvernement, par l'entremise de la Société québécoise des transports, garantit l'emprunt des titulaires de permis de taxis de l'agglomération de Montréal auprès d'une banque à charte et a avancé les fonds nécessaires au rachat des permis jusqu'au 27 mars 1986. De plus, la Fédération des ligues de taxi du Québec a déjà reçu une aide financière pour certains projets.

Le ministère des Transports a également engagé des fonds dans des études qui ont permis, entre autres, d'éclairer les travaux de la Commission des transports du Québec lors du processus de révision des taux et tarifs. Il ne s'agit toutefois pas d'aide directe à l'industrie.

1.5 REMARQUES

Il existe un comité de coordination au ministère des Transports du Québec où des représentants de la Commission des transports du Québec, de la Régie de l'assurance automobile du Québec, de la Commission des droits de la personne, de la Communauté urbaine de Québec et de la Sûreté du Québec sont invités à participer. Le Comité a constaté, lors de ses rencontres avec les clientèles, que l'industrie du taxi préfère s'adresser à une instance centralisée et décisionnelle plutôt qu'à un tel comité administratif dont le fonctionnement peut accuser des lourdeurs en raison du grand nombre de participants.

De plus, plusieurs représentants de l'industrie du taxi déplorent le peu de données existant dans leur secteur d'activité. Cette lacune est encore plus durement ressentie lorsque vient le temps de justifier la révision des taux et tarifs auprès de la Commission des transports du Québec.

CHAPITRE II

DESCRIPTION DE LA RÉALITÉ

2.1 PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE L'INDUSTRIE DU TAXI

2.1.1 Description de la clientèle

L'encadrement de l'industrie du taxi divise le Québec en agglomérations et en régions. Ainsi, on y compte un peu plus de 9 000 taxis dont 85% concentrent leurs opérations dans les 53 agglomérations urbaines. L'agglomération de Montréal est de loin la plus importante avec 4 440 permis de taxi en date du 5 mars 1987. Suivent les agglomérations de Québec, de Longueuil, de l'Est et de l'Ouest de Montréal et de Laval, avec une moyenne de 320 permis chacune. Pour les 47 autres agglomérations la moyenne est de 38 permis. L'annexe A détaille les agglomérations. En ce qui a trait aux régions, elles sont déterminées par la Commission des transports du Québec selon les besoins de la population et la demande des transporteurs.

La très vaste majorité des permis est détenue par des propriétaires artisans. Ainsi, 88% des propriétaires de taxi de l'agglomération de Montréal ne détiennent qu'un seul permis, ce qui représente 64% de tous les permis de cette agglomération.

Dans chacune des agglomérations de taxi, la Loi sur le transport par taxi prévoit qu'une ligue de propriétaires des permis de taxi doit obligatoirement être constituée afin de représenter ses membres, défendre leurs intérêts et promouvoir le transport par taxi et la qualité du service fourni au public.

Plusieurs ligues de propriétaires de taxi ont choisi de se regrouper dans le cadre de la Fédération des Ligues de taxi du Québec qui a pour objectif d'assurer les communications et une concertation provinciale dans ce milieu. La Fédération regroupe 38 ligues de taxi qui comptent environ 2 230 permis de taxi, soit environ 29% de tous les permis de taxi urbain au Québec.

Il existe d'autre part le Regroupement des ligues de taxi de Québec, qui rassemble les cinq ligues de la région de Québec afin de promouvoir et de développer l'industrie du taxi dans la capitale. Enfin, certains titulaires de permis ont constitué des associations ad hoc afin de défendre leurs droits collectifs principalement en matière de droits de la personne. Il ne s'agit toutefois pas d'intervenants reconnus par le ministère des Transports du Québec ou par la Commission des transports du Québec.

2.1.2 Description du contexte législatif et réglementaire

De 1973 à 1983

À la suite des revendications des taxis de Montréal à la fin des années 1960, le gouvernement du Québec prenait en charge l'ensemble de la réglementation de cette industrie en 1973. Il devenait en fait le seul État en Amérique du nord à contrôler cette activité de transport local. Le Gouvernement créait alors les agglomérations de taxi et confiait à la Commission des transports du Québec le mandat de délivrer, de transférer, de suspendre, d'annuler et de renouveler les permis de propriétaires de taxis ainsi que d'en fixer les taux et tarifs. Quant aux permis de chauffeur, c'est la Régie de l'assurance automobile du Québec qui les octroie après un examen portant sur les habiletés et la connaissance du milieu du candidat. Cet organisme voit également à la vérification mécanique et à l'immatriculation des véhicules.

La gestion centralisée du taxi a toutefois engendré un encadrement normatif trop rigide, une lourdeur administrative et un contrôle difficile à exercer. De plus, le marché traditionnel du taxi s'est amenuisé depuis le début des années soixante avec l'augmentation du taux de motorisation, le développement périurbain et l'extension des services de transport collectif.

De 1983 à aujourd'hui

Ce contexte créant une situation économique difficile pour les exploitants de taxi, la Loi sur le transport par taxi (L.R.Q., chap. T-11.1) était adoptée en décembre 1983 afin de permettre la décentralisation du contrôle de l'industrie du taxi. Elle ouvrait aussi de nouveaux marchés notamment, le transport collectif et le transport par contrat ainsi que la pénétration par les taxis du marché du transport de luxe

de personnes par limousine. Cependant, le transport par contrat s'accompagnait d'une procédure d'autorisation lourde auprès de la Commission des transports du Québec et certaines carences empêchaient la décentralisation vers une autorité régionale. Pour compléter cette loi, le Règlement sur le transport par taxi était adopté le 28 août 1985 par le Décret 1763-85.

En ce qui a trait au transport de luxe, un moratoire sur la spécialisation du permis de taxi en un service de limousine était imposé dès juin 1985 par la Loi L.Q. 1985, chapitre 35 modifiant diverses dispositions législatives concernant les transports. C'est-à-dire avant même qu'un seul permis de taxi n'ait pu être spécialisé en service de limousine. De plus, cette modification législative permettait à certains transporteurs par limousine, sans permis, de poursuivre leurs opérations sous certaines réserves.

Enfin, en juin 1986, la Loi modifiant la loi sur le transport par taxi et le Code de la sécurité routière apportaient plusieurs correctifs qui seront soulignés dans le présent rapport.

L'annexe B cite les diverses dispositions législatives et réglementaires.

2.2 PROBLÉMATIQUE

2.2.1 La décentralisation

Une des mesures permises par la Loi sur le transport par taxi de 1983 était la prise en charge, par une autorité régionale, de certains des aspects de l'encadrement de l'industrie du taxi, notamment: les règles relatives à l'exploitation des véhicules, l'éthique et les permis de chauffeur, les associations de service, les taux et tarifs et le transport collectif ainsi que les services de transport de luxe. Toutefois, tant qu'une autorité régionale ne demande pas l'exercice de ces pouvoirs, le Règlement sur le transport par taxi adopté par le gouvernement du Québec reste en vigueur.

Dans ce contexte, seule la Communauté urbaine de Montréal avait manifesté un certain intérêt à prendre en charge le contrôle des taxis desservant son territoire. Cependant, ce projet n'avait pas dépassé

le stade d'intention et plusieurs obstacles restaient à surmonter que ce soit sur le plan des pouvoirs de contrôle ou de l'aspect financier.

2.2.2 Le plan de rachat de permis de taxi

La Loi sur le transport par taxi de 1983 reconnaissait que l'ouverture de nouveaux marchés ne serait pas suffisante pour rentabiliser l'exploitation du taxi dans l'agglomération de Montréal puisqu'elle prévoyait la possibilité pour la Ligue A-11 d'implanter un plan de rachat de permis de taxi sur le territoire de son agglomération.

En effet, le trop grand nombre de permis de taxi sur le territoire de Montréal a toujours été l'objet de plaintes de la part des taxis. En fait, le nombre n'a à peu près pas changé depuis les débuts des années 1950, bien que les conditions du marché n'aient cessé de se détériorer.

Après une première tentative avortée en 1984 pour élaborer un plan de rachat, un second projet a été soumis aux membres de la Ligue de taxi de Montréal qui l'ont entériné dans une proportion de 75%. Le plan prévoit le rachat d'un maximum de 2 000 permis sur les 5 222 existants au prix de 10 000 $ chacun. Les vendeurs sont payés par un fiduciaire qui gère l'emprunt nécessaire à cette opération. Cet emprunt est annuellement remboursé par les cotisations perçues pour chacun des permis auprès des propriétaires qui décident de poursuivre leurs opérations.

Ce plan de rachat fonctionne depuis le mois de juin 1985 et en mars 1987 le fiduciaire avait reçu 782 offres de vente de permis dont 776 avaient été rachetés et retirés de la circulation. Ces résultats, bien que très positifs, sont en deçà des prévisions et s'expliquent par des facteurs liés soit aux conditions du marché soit aux pratiques pour contourner le plan.

Les principaux facteurs liés aux conditions du marché sont:

1- la reprise économique qui se reflète sur les activités des taxis en accroissant la demande;

2- le retrait de près de 15% des permis en circulation qui a réduit l'offre de service;

3- l'ouverture de nouveaux marchés pour l'industrie du taxi qui a contribué à accroître la demande (transport de personnes handicapées, contrat, transport de colis, etc.);

4- la valeur marchande des permis de taxi à Montréal telle qu'escomptée par les titulaires qui apparaît, à ce jour, supérieure au prix offert et aux conditions de vente fixées par le plan si on se réfère aux transactions entre particuliers où est payé le droit de transfert.

D'autre part, les facteurs reliés à des gestes illégaux sont:

1- la location (sans automobile) du permis de taxi qui s'avère financièrement plus avantageuse que la vente au fiduciaire (rendement estimé entre 22 et 33% par rapport au prix offert par le fiduciaire, auquel s'ajoute la plus value);

2- certaines transactions qui se feraient clandestinement, les parties se réservant la demande de transfert à la Commission des transports du Québec après la levée du plan.

2.2.3 Les limousines

Comme il a déjà été mentionné, la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les transports, (L.Q. 1985, chapitre 35) a eu pour conséquences:

1- d'interdire à un titulaire de permis de taxi de spécialiser son service en un service de transport de luxe par limousine comme prévu à l'origine dans la Loi sur le transport par taxi;

2- de permettre aux personnes qui, le 20 décembre 1983, effectuaient du transport par limousine, de poursuivre leurs opérations sans être titulaire de permis, à la condition:

- que ces personnes aient effectué de notoriété publique et de façon continue ce transport à titre d'activité principale entre le 1er janvier 1980 et le 21 décembre 1983;

- que le nombre de limousines utilisées ne dépasse pas celui des limousines en service entre le 1er janvier 1980 et le 21 décembre 1983;

- qu'un affidavit en conséquence soit produit à la Commission des transports du Québec avant le 8 octobre 1985.

Il existait trois titulaires de permis de limousine délivrés par la Régie des transports du Québec avant que cet organisme soit remplacé, en 1972, par la Commission des transports du Québec qui, elle, ne pouvait délivrer ces permis. Ces personnes, qui se retrouvent toutes à Montréal, sont les compagnies Service de limousine Samson, Service de limousine Murray Hill et M. Marcel Deschamps. En vertu de la Loi sur le transport par taxi, ces trois compagnies ont reçu chacune un permis leur permettant d'exploiter respectivement 84, 92 et 1 automobiles. La Commission des transports a récemment accepté de transférer le permis de M. Deschamps à V.I.P. Limousine Enr. dans sa décision #MPT87-00025 du 12 janvier 1987.

Le moratoire de 1985 a eu pour effet, par tolérance législative, d'ajouter à ces transporteurs:

- 14 limousines en service dans la région de Montréal;

- 13 limousines en service dans la région de Québec; et

- 2 limousines en service dans la région de Hull.

Toutefois, les titulaires de permis de taxi ne peuvent toujours pas pénétrer le marché qui leur a été promis en 1983 et la définition de la limousine, que l'on retrouve au Règlement sur le transport par taxi, entraîne des frictions entre le taxi traditionnel et la limousine.

Ces frictions sont dues à deux facteurs:

1- la définition du mot "limousine" permet aux transporteurs par limousine de pénétrer le marché traditionnel du taxi, sans être astreints à offrir un véritable service de luxe, puisqu'une limousine peut être à la rigueur une automobile moins luxueuse qu'un taxi;

2- la souplesse des taux et tarifs du service par limousine, qui sont déterminés par les transporteurs, fait en sorte que le coût horaire peut être inférieur à celui du taxi traditionnel, surtout lorsque les automobiles utilisées ne sont pas de "véritables" limousines.

Par ailleurs, le Comité a constaté qu'il existait non seulement un marché véritable pour le taxi traditionnel et pour le transport par limousine, mais qu'une part appréciable du marché du transport de personnes était négligée. En effet, aucun permis n'est disponible ni aucune norme n'est adaptée pour le transport "grand luxe"; ce qui confine certaines personnes à travailler dans l'illégalité ou encore incite des transporteurs étrangers à combler ce vide au détriment des transporteurs québécois.

2.2.4 Les concessions exclusives

Au fil des ans s'est développée, surtout sur le territoire de l'Île de Montréal, une pratique voulant que le propriétaire d'un taxi, ou l'association de service dont il est membre, paie à un tiers un droit pour faire monter des clients dans son automobile lorsque celle-ci est stationnée sur un terrain privé. En contrepartie et afin d'augmenter ses revenus, le tiers garantit que seul le taxi qui le paie pourra desservir en exclusivité sa clientèle. Cette pratique a entraîné des appels d'offres publics de desserte exclusive et une inflation démesurée du coût des concessions.

En 1985, le Règlement sur le transport par taxi a tenté de mettre fin, du moins partiellement, à cette pratique. Ne pouvant, dans le cadre d'une réglementation sur un mode de transport, bannir les concessions exclusives sur les terrains des hôtels ou sur les immeubles relevant de la juridiction du gouvernement fédéral, le Gouvernement a toutefois interdit ces concessions sur les immeubles possédés ou occupés principalement par:

1. le gouvernement du Québec ou un de ses mandataires;

2. une commission scolaire régionale ou une commission scolaire au sens de la Loi sur l'instruction publique (L.R.Q., c. I-14), une institution d'enseignement à laquelle s'applique la Loi sur l'enseignement privé (L.R.Q., c. E-9), un collège au sens de la Loi sur les collèges d'enseignement général et professionnel (L.R.Q., c. C-29), ou une université;

3. un établissement public au sens de la Loi sur les services de santé et les services sociaux (L.R.Q., c. S-5) ou un conseil régional de santé et de services sociaux institué en vertu de cette loi.

Le règlement a également prévu qu'aucune entente avec un titulaire de permis de taxi ou une association de service, portant sur l'installation d'une ligne téléphonique directe dans l'un des immeubles prévus, ne peut conférer un droit exclusif empêchant un autre taxi ou une autre association de conclure une pareille entente.

Cependant, pour ne pas mettre fin trop brutalement aux ententes déjà conclues et de causer ainsi un préjudice économique sérieux aux parties impliquées, le règlement a prévu des dispositions transitoires pour atténuer l'impact de la mesure. Ainsi, une concession consentie avant l'entrée en vigueur du règlement continue de s'appliquer jusqu'à sa date d'échéance mais ne peut être renouvelée par entente ou par l'application d'une clause contractuelle de renouvellement automatique.

Cependant, lorsqu'une concession consentie avant l'entrée en vigueur du règlement ne comprend pas de terme fixe, l'établissement public doit y mettre fin au plus tard douze mois après l'entrée en vigueur du règlement; c'est-à-dire au plus tard le 10 octobre 1986.

Malgré ces normes gouvernementales, plusieurs établissements publics n'ont pas respecté ces dispositions et ont maintenu leurs concessions.

2.2.5 Les assurances et l'immatriculation

L'assurance corporelle

La Régie de l'assurance automobile du Québec confirme que le coût de l'assurance corporelle pour un taxi est plus élevé que pour un véhicule de promenade. Bien que le coût des accidents impliquant les taxis, de 1978 jusqu'à 1982, soit moindre que celui des véhicules de promenade pour la même période, le grand nombre de ces accidents rend le coût de l'assurance corporelle pour un taxi plus élevé. L'annexe C, produite par la Direction de l'actuariat de la Régie, illustre cette propension.

Il est à noter que ces statistiques ne tiennent pas compte de la responsabilité du conducteur comme le veut le régime d'état. Les représentants de l'industrie du taxi soutiennent pour leur part que leurs commettants sont plus souvent victimes que responsables. Enfin, l'ensemble des limousines n'est pas assimilé à des taxis, comme le veut maintenant la loi, pour les fins de ces statistiques.

L'assurance matérielle

En ce qui a trait à l'assurance matérielle, les propriétaires de taxi, plus particulièrement dans la région de Québec, éprouvent des difficultés à trouver des compagnies d'assurances qui acceptent de les assumer. D'autre part, les quelques compagnies spécialisées qui acceptent ce risque accusent de grandes variations de prime d'une année à l'autre et d'un taxi à l'autre.

Ces problèmes de marché découleraient de la non-subrogation lors d'une collision impliquant un dommage matériel. Les taxis roulant environ cinq fois plus qu'un véhicule de promenade (donc près de 100 000 km), sont plus sujets aux collisions. Qu'ils soient responsables ou non, leur assureur rembourse leurs réparations, ce qui se répercute sur la prime.

Un autre facteur à considérer, compte tenu de la grande concentration de taxis chez un même assureur, est que les assureurs spécialisés ne semblent pas distinguer le risque entre des taxis en service dans des centres fortement urbanisés et ceux en service là où les fréquences de collision sont moindres, augmentant ainsi encore une fois les coûts. À titre d'exemple, bien que les taxis puissent encore s'assurer pour environ 900 $ par année, le coût de la prime annuelle se situe pour plusieurs entre 1 200 $ et 1 600 $.

2.2.6 La formation de chauffeurs et l'information

Un consensus dans l'industrie du taxi et l'appui de nombreux organismes publics intervenant dans ce milieu, ont amené la création de l'École du taxi du Québec incorporée en février 1985 et qui détient un permis d'enseignement professionnel. Cette école vise les objectifs suivants: rentabilité de l'industrie, amélioration du service et de l'image de l'industrie du taxi, professionnalisme du chauffeur et sélection efficace des candidats chauffeurs.

L'École du taxi offre ses cours sur le territoire de la C.U.M. Le programme de formation comporte trois cours:

1- techniques d'accueil et éthique professionnelle (60 heures);

2- toponymie (80 heures);

3- réglementation et Code de sécurité routière (60 heures).

Ces 200 heures de cours, si elles sont données à raison de six heures par jour, s'étendent donc sur 33 jours ouvrables. Il faut un minimum de 15 inscriptions pour pouvoir donner le programme de formation; les élèves doivent débourser un montant de 200 $ chacun pour s'inscrire. Depuis le début des opérations en mai 1986, 40 personnes se sont inscrites à l'École; 10 se sont retirées lorsqu'elles ont été invitées à passer l'examen de la Régie de l'assurance automobile et après l'avoir réussi. On ne compte donc que 30 personnes qui auraient terminé ce programme de formation. À l'origine, les droits d'inscription devaient être des plus minimes compte tenu que la Commission de formation professionnelle devait assumer les salaires des professeurs. Cependant, la trop grande spécialisation de cet enseignement a entraîné le refus d'aide de la Commission de formation professionnelle.

D'autre part, la Revue Dialogue se veut le point commun entre tous les titulaires de permis de taxi du Québec. Pour ce faire, elle a déjà bénéficié d'une subvention du ministère des Transports du Québec, pour augmenter son tirage afin de rejoindre tous les titulaires de permis de taxi. Toutefois, la revue accuse un certain essoufflement, bien qu'elle constitue le seul outil privilégié permettant de rejoindre les intérêts de l'ensemble de l'industrie.

2.2.7 Le transport illégal

La Loi sur le transport par taxi de 1983 n'a reconnu que trois titulaires de permis de limousine pour l'ensemble du Québec. Ces compagnies, toutes en activité sur le territoire de l'Île de Montréal, avaient obtenu leur permis de la Régie des transports du Québec, organisme ayant précédé l'actuelle Commission des transports du Québec.

D'autre part, une modification à cette loi, en 1985, a permis à sept compagnies qui effectuaient du transport par limousine de façon notoire, entre le 1er janvier 1980 et le 21 décembre 1983, de continuer par tolérance législative de le faire jusqu'à ce que le Gouvernement autorise la Commission des transports du Québec à entendre ces personnes et à leur délivrer un permis de limousine s'il y a lieu. Ces compagnies ont déposé un affidavit listant leurs véhicules qui répondent aux conditions de la loi. Selon ces affidavits :

- GTV Limousine peut exploiter 14 limousines dans la région de Montréal;

- Limousine J.R. peut exploiter 2 limousines dans la région de l'Outaouais;

- Visites touristiques feuille d'érable peut exploiter 4 limousines dans la région de Québec;

- Service de limousine Québec Enr. peut exploiter 3 limousines dans la région de Québec;

- Visites touristiques de Québec peut exploiter 3 limousines dans la région de Québec;

- Les Tours du Vieux Québec Inc. peut exploiter 2 limousines dans la région de Québec;

- M. Charles Edouard Rodrigue peut exploiter 1 limousine dans la région de Québec.

Il devient donc très difficile de repérer visuellement qui peut légalement effectuer du transport par limousine puisque tous ces transporteurs, ainsi que bien d'autres qui ne sont pas autorisés d'aucune façon à offrir leur service, ont sur leurs limousines, une plaque à préfixe "AT". Il y a donc eu prolifération de transporteurs "pirates" qui ont profités de cette ambiguité et du fait que la modification législative, qui permettait à 7 transporteurs d'exploiter un service de limousine, interdisait aux taxis de spécialiser leur permis en un service de limousine comme le leur garantissait la Loi de 1983.

Des propriétaires de taxi qui avaient orientés leur entreprise vers le transport par limousine n'ont pas forcément accepté le moratoire qui leur a été imposé en 1985 et ont tenu un service de luxe, le plus souvent à la limite de la légalité. Dans plusieurs cas des contraventions ont même été émises.

Enfin, il n'existe pas au Québec de permis, sauf ceux reconnus par la Loi de 1983, permettant d'exploiter un véhicule limousine allongée de type grand luxe. En conséquence, une part importante du marché de luxe a été abandonnée aux transporteurs illégaux.

En effet, comme il a été mentionné, aucun transporteur ne peut légalement développer un service de grand luxe puisque tous les permis prévus à la Loi sur le transport par taxi sont limités soit au territoire d'une agglomération, soit au territoire d'une autorité régionale. Donc, dans la meilleure des hypothèses, un véhicule de plus de 65 000 $ a un territoire d'exploitation restreint qui limite sa rentabilité. Cela pourrait entraîner la pénétration de transporteurs étrangers "grand luxe" au Québec.

2.2.8 Conclusion

En conclusion, le comité constate que l'industrie du taxi souffre d'un manque d'information sérieux puisque les correctifs apportés jusqu'à présent ont peu atteint le propriétaire de taxi qui se confine dans un marché traditionnel.

De plus, les frictions entre le taxi et la limousine, découlant des carences de la Loi de 1983, ont fait en sorte que des efforts considérables ont été investis dans des luttes fraticides et stériles plutôt que dans la recherche de nouveaux marchés.

Enfin, le problème du contrôle et de l'application des lois et des règlements est de loin le problème crucial puisque ce contrôle relève des corps policiers municipaux et de la Sûreté du Québec qui ne disposent ni des ressources ni de l'information qui leur permettraient d'assurer un encadrement adéquat.

CHAPITRE III

LES INNOVATIONS À APPORTER

3.1 LES TENDANCES

Le Comité a remarqué que l'industrie du taxi a franchi depuis peu un cap important. D'entreprise artisanale non organisée, elle passe à un stade de véritable mode de transport. À titre indicatif et selon des projections, le taxi au Québec représenterait un marché annuel d'environ 250 000 000 $ où 70 millions de passagers sont transportés lors de 50 millions de courses.

Cet essor se reflète dans la nouvelle approche des représentants des propriétaires de taxi qui travaillent de plus en plus à développer de nouveaux marchés, à rationaliser les coûts de système et à proposer des correctifs cohérents aux normes encadrant leur industrie. Dorénavant, l'industrie du taxi revendique la place qui lui revient de droit, au même titre que d'autres modes de transport, et accepte de mieux en mieux les responsabilités qui lui incombent.

3.2 LES SOLUTIONS À LA PROBLÉMATIQUE

3.2.1 La décentralisation

Dès le début de l'été 1986, le Comité recommandait à M. Marc-Yvan Côté, lors de l'un de ses premiers rapport d'étape, que certains obstacles soient abolis afin de réaliser la décentralisation.

Ainsi, il a été recommandé de préciser les pouvoirs d'une autorité régionale (en matière de services collectifs), de permettre une délégation de certains pouvoirs au Comité exécutif de la C.U.M. ainsi que de la C.U.Q. et de permettre à certains employés d'une autorité régionale d'exercer le contrôle du taxi.

Ces recommandations ont été entérinées par M. Marc-Yvan Côté, présentées à l'Assemblée Nationale du Québec et ont donné lieu à des disposi-

tions du Chapitre 63 des Lois du Québec de 1986, sanctionné le 19 juin 1986. À la suite de ces modifications, la Communauté urbaine de Montréal a accepté de prendre à sa charge l'encadrement et le contrôle de l'industrie du taxi.

Toutefois, des discussions ultérieures ont permis d'identifier certains autres irritants qu'il faudrait retirer.

Aussi, le Comité recommande de plus que la loi soit modifiée afin de permettre:

1- une nouvelle procédure pénale, inspirée de celle du Code de la sécurité routière, en matière de délivrance de billet d'infraction;

2- à l'employé d'une autorité régionale chargé de l'application de la Loi sur le transport par taxi à la suite d'une décentralisation, d'émettre des billets d'infraction en plus des avis de 48 heures;

3- aux policiers et aux employés d'une autorité régionale chargés de l'application de la Loi sur le transport par taxi de disposer de pouvoirs réels en matière de vérification des taxis.

La première recommandation permettrait aux policiers de remettre de main à main un billet d'infraction plutôt que de le signifier par la poste. Cette procédure apparaît comme plus juste puisqu'elle informe immédiatement le conducteur du taxi de son infraction lui donnant ainsi trois occasions de payer l'amende tout en lui permettant de se défendre en cas de contravention erronée. En d'autres termes, le contrevenant pourra, à trois moments dans le cadre de la procédure pénale, faire cesser la poursuite en payant le billet. De plus, l'application d'une telle procédure sera moins onéreuse pour une autorité régionale et pour les cours municipales puisqu'elle peut alors s'imbriquer dans le système déjà en place pour les infractions au Code de la sécurité routière.

Les seconde et troisième recommandations permettront aux employés d'une autorité régionale de disposer des pouvoirs suffisants pour inspecter un taxi et pour remettre directement un billet en cas d'infraction. Pour une autorité régionale, il s'agit d'une économie d'échelle puisque son employé aura moins souvent à recourir aux services d'un agent de

la paix pour assurer le respect des normes sur le taxi. Pour le titulaire d'un permis de taxi, cette solution est aussi des plus intéressantes puisqu'il sera inspecté par un spécialiste des normes en matière de taxi, ce qui évitera les erreurs. Ces employés pourront ainsi plus aisément mettre fin aux pratiques de certains récidivistes qui ternissent l'image de marque du taxi.

3.2.2 Le plan de rachat

Le Comité a déjà présenté à M. Marc-Yvan Côté, ministre des Transports, des recommandations visant à atténuer sinon à faire disparaître les gestes illégaux qui nuisent à la réussite du plan de rachat.

Ainsi, sur proposition du ministre des Transports, une modification a été apportée en juin 1986 à la Loi sur le transport par taxi afin d'interdire la location du permis de taxi. Par location du permis, il faut entendre la location du privilège d'état et non pas la location d'un permis auquel est attachée une automobile qui appartient au propriétaire. L'interdiction avait pour but d'éviter la pratique suivante: une personne qui est titulaire d'un permis de taxi offre en location uniquement son privilège d'état pour une somme d'environ 160 $ par semaine. Le chauffeur, pour gagner sa vie et exercer cette profession, doit donc non seulement payer ce montant de 160 $, mais il doit en plus acheter lui-même une automobile dont il transfère la propriété directement au nom du propriétaire du permis de taxi pour garantie. Si le chauffeur n'acquitte pas ses droits hebdomadaires de 160 $, le titulaire du permis conserve l'automobile et met fin au contrat.

Bien que cette pratique soit en régression, le Comité recommande de plus:

4- que tous les efforts nécessaires soient entrepris afin que les titulaires de permis qui contreviennent toujours à l'article 33.1 de la Loi sur le transport par taxi soient découverts, grâce à des enquêtes de la Commission des transports du Québec, et que leur permis soit révoqué.

De plus, le Comité a été informé que certaines transactions sont conclues clandestinement afin d'éviter le droit de transfert de 10 000$ prévu par le règlement. Dans certains cas, les contrats seraient préparés par des notaires ou avocats qui, sciemment, contreviennent à la Loi sur le transport par taxi. Aussi, le Comité recommande :

5- que des enquêtes soient entreprises afin de découvrir les titulaires de permis qui contreviennent à l'article 33 de la Loi sur le transport par taxi et au Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal et que leur permis soit révoqué;

6- que des demandes de sanctions disciplinaires soient déposées aux corporations professionnelles dont font partie les notaires et avocats qui ont préparé ou participé à une entente ou à un contrat contrevenant à l'article 33 et 33.1 de la Loi sur le transport par taxi et au Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal.

D'autre part, le Comité reconnaît, à l'instar des représentants de l'industrie du taxi de Montréal, que des facteurs liés aux conditions du marché touchent également la réussite du plan de rachat, créent une spéculation tout à fait indue sur la valeur marchande du prix du permis de taxi dans l'agglomération de Montréal et font affluer les demandes de transfert à un rythme anormal et sans commune mesure avec la valeur réelle des permis. C'est pourquoi le Comité recommande:

7- que le droit particulier de transfert de 10 000 $, prévu à l'article 4 du Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal, soit porté à 20 000 $ et que ce droit soit toujours au moins le double du prix offert par le fiduciaire advenant que ce prix soit majoré au cours de la période du plan de rachat.

3.2.3 Les limousines

Le Comité a constaté que ce qu'il est convenu d'appeler dans le milieu du taxi "le problème des limousines" est en réalité très limité compte tenu du nombre réduit de ces automobiles comparé à celui des taxis. Le véritable problème se situe plutôt sur le plan du transport illégal qui touche d'ailleurs autant le marché du taxi que de la limousine. La solution aux luttes fraticides entre taxi et limousine passe donc par deux étapes; la première étant une définition de marché et la seconde la disparition des transporteurs "pirates" qui sera traitée au point 3.2.7 du présent rapport.

En ce qui a trait à une meilleure définition des marchés cibles de chacune des deux industries, le Comité recommande:

8- que les transporteurs par limousine soient tenus d'utiliser la berline de la marque et du modèle le plus luxueux qui était mise en marché par son fabricant à l'époque où elle est acquise par le titulaire du permis;

9- que, quel que soit le mode retenu pour fixer les taux et tarifs du service de limousine, en aucun temps et pour aucune circonstance le prix du service soit inférieur à 40 $;

10- que des mesures transitoires soient prévues afin d'éviter d'une part, que les titulaires de permis de limousine subissent un préjudice en devant remplacer immédiatement leurs automobiles et d'autre part, qu'ils disposent d'une période leur permettant de modifier leurs taux et tarifs à la Commission des transports du Québec;

11- que les permis d'entreprise des titulaires de permis de limousine, prévus au chapitre VI de la Loi sur le transport par taxi, soient reconnus comme un service public pour le transport de luxe au même titre que le permis de taxi pour le service traditionnel et que conséquemment, les titulaires de ces permis soient tenus d'immatriculer le nombre d'automobiles prévues à leur permis à défaut de quoi, ce nombre sera réajusté à la baisse, proprio motu, par la Commission des transports du Québec.

Ces propositions permettent de distinguer le marché des transporteurs de luxe du marché du taxi traditionnel tout en reconnaissant l'importance de chacun. Le client qui requiert un service de luxe s'attend effectivement à un prix de service supérieur à celui du taxi mais aussi à une automobile de meilleure qualité. De cette façon, les distinctions entre la limousine et le taxi apparaîtraient nettement dans des offres de service distinctes. Le marché du transport par taxi traditionnel ne serait donc plus perturbé par des transporteurs par limousine puisque les frictions entre ces deux types de transporteurs s'estomperaient. En ce qui a trait aux relations entre les transporteurs par limousines, le Comité considère qu'elles s'en trouveront améliorées puisque tous les transporteurs seront sur un pied d'égalité en ce qui a trait à la qualité de leurs automobiles et que la tarification minimale leur assurera un revenu suffisant pour offrir le service

de haute qualité qu'est en droit d'exiger le client. Enfin, l'obligation d'immatriculer le nombre de limousines autorisées assure une meilleure constance de l'offre de service.

3.2.4 Les concessions exclusives

Au cours de l'été 1986, monsieur Darryl Mann, du Comité sur le taxi, a visité tous les hôpitaux des régions de Québec et de Montréal pour obtenir copie des contrats entre les hôpitaux et les associations de service de taxi afin de les vérifier. À ce moment, on a rappelé à chaque hôpital, qu'en vertu du Règlement sur le transport par taxi, en vigueur depuis le 10 octobre 1985, aucun contrat de concession exclusive avec une association de taxi ne peut être conclu. Il est à souligner qu'il n'existe au Québec des contrats de concessions exclusives d'accès que sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal.

Voici un résumé de la situation des contrats en vigueur et mise à jour en date du 9 mars 1987:

. **Hôpital Hôtel-Dieu**
- Le contrat se terminera le 22 avril 1987.

. **Hôpital Jewish General**
- Le contrat se terminera le 31 juillet 1989.

. **Hôpital Sacré-Coeur**
- Le contrat se terminera le 30 juin 1987.

. **Hôpital Sainte-Justine**
- Le contrat se terminera le 30 avril 1987.

. **Institut de Cardiologie**
- Le contrat se terminera le 31 mai 1987.

. **Hôpital Général de Montréal**
- Il y a une question d'interprétation légale et le contrat pourrait se terminer en 1988, et selon une autre interprétation il devrait être terminé depuis 1986.

. **Hôpital St.Mary's**
- Ce contrat a été renouvelé après le 10 octobre 1985 et devrait donc être interrompu.

. **Hôpital Saint-Luc**
- Ce contrat est terminé depuis le 31 juillet 1986.

. **Hôpital de Montréal pour Enfants**
- Ce contrat n'a pas été renouvelé, cependant l'hôpital accepte les montants mensuels versés par l'association de taxi qui le dessert.

• **Hôpital Notre-Dame de Montréal**

- Il offre une ligne téléphonique à une association de taxi sans frais, et il demande aux autres associations un loyer mensuel afin de pouvoir installer une ligne directe dans leurs locaux.

• **Hôpital Royal-Victoria**

- Cette institution nous a informé qu'elle avait un contrat non exclusif avec une association de taxi; il faudra vérifier le contrat afin de voir s'il est conforme au Règlement sur le taxi.

À la suite de ces constatations le Comité recommande :

12. que des directives fermes, transmises par le ministère de la Santé et des Services sociaux, rappellent l'interdiction réglementaire des concessions d'accès et des lignes téléphoniques exclusives, à tout le réseau hospitalier;

13. que non seulement la lettre, mais encore l'esprit de la réglementation soient respectés et qu'aucun coût d'accès ne soit exigé à un taxi lorsqu'il dessert un patient et qu'aucun coût ne soit exigé dans le cas d'une ligne téléphonique d'accès, sauf dans ce dernier cas, les coûts habituels pour l'installation du téléphone;

14. que tous les postes de taxi privés récemment retirés des terrains occupés par les établissements publics ou par un conseil régional de Santé et de Services sociaux soient réinstallés à titre de postes publics;

15. que ces établissements offrent à tous les taxis et de façon non discriminatoire les mêmes possibilités d'affichage, de publicité et de stationnement;

16. que le ministère de la Santé et des Services sociaux impose des pénalités budgétaires aux établissements récalcitrants qui exercent une discrimination parmi les titulaires de permis de taxi et qui pénalisent ainsi les patients, les empêchant de bénéficier de service de taxi qu'ils sont en droit d'exiger.

3.2.5 Les assurances et l'immatriculation

Il n'existe pas de solutions miracles à la situation, décrite au point 2.2.5 du présent rapport, qui résume les doléances de l'industrie face au régime d'état en matière d'assurance automobile. Bien que le Comité

reconnaisse que l'assurance représente une part de plus en plus élevée des coûts d'opération d'un taxi, ce qui mine une rentabilité encore incertaine, il ne semble pas y avoir lieu de remettre en question pour cette seule industrie les politiques déjà en place en la matière.

Toutefois, il est apparu au Comité que le présent rapport pouvait être une tribune privilégiée pour permettre à l'industrie de rendre publique sa propre solution en la matière. Celle-ci est la suivante et représente la proposition du Regroupement des ligues de taxi de Québec et de la Ligue de taxi de Montréal:

"Depuis environ 10 ans, plusieurs tentatives ont été faites pour réussir à solutionner le problème de l'assurance-automobile des taxis. Des assureurs ont mis sur pied divers plans qui avaient tous un point en commun, celui d'essayer de prendre le marché dans son ensemble et cela en utilisant une tarification incitative sans bien connaître de l'industrie dans son ensemble.

Nous croyons que tous les échecs répétés nous donnent raison, mais créent la fausse impression qu'il est impossible de réaliser des profits en assurant des taxis.

Ce que nous allons tenter de vous prouver c'est qu'il est possible d'assurer des taxis et de réaliser des profits si les assureurs du Québec comprennent bien le fonctionnement de l'industrie dans la province.

Il est extrêmement facile de comprendre que le système "No Fault" n'avantage en rien l'industrie du taxi mais vu la portée sociale de cette loi, nous n'entendons pas la remettre en question. Toutefois, en matière d'assurance matérielle, l'industrie du taxi est unanime à demander le retrait des principes de collision sans responsabilité qui causent préjudice à plus de 80 % les titulaires de taxi. Nous allons donc tenter de vous démontrer que le taxi à Québec, à Montréal, à Val-d'or ou à Sept-Îles peut être très rentable pour tout le monde.

Comme nous l'avons présenté précédemment, nous ne voulons plus qu'une compagnie d'assurance arrive à grands coups de rabais et n'offre ses services qu'une ou deux années. Nous ne regardons pas le passé mais le futur et c'est dans ce sens que notre proposition est faite.

Nous allons débuter par une classe dont personne ne peut se passer dans une compagnie d'assurance, celle des conducteurs de classe 1, c'est-à-dire le conducteur qui n'a aucune réclamation depuis trois ans. Nous ne comprenons pas pourquoi un propriétaire de taxi qui a un dossier de classe 1 soit refusé par dans 98 % des compagnies d'assurances du Québec.

Donc, dans un premier temps, toutes les compagnies d'assurance devraient être tenues d'accepter les taxis et la tarification négociée. De plus, tous les assureurs devraient être tenus de déposer et de justifier auprès d'un organisme gouvernemental, pour toutes les classes de chauffeur de taxi, leurs primes en matière de taxi puisqu'il semble exister actuellement une apparence de collusion entre les compagnies.

De plus, les accidents dont le chauffeur de taxi est déclaré non responsable ne devraient en aucun cas entraîner la perte de la classe 1 ou empêcher un conducteur d'une classe inférieure d'y accéder. Enfin, la tarification devrait être différente pour la personne qui n'assure sa responsabilité que pour autrui."

À ceci, le Comité ajoute ses propres recommandations voulant:

17. qu'un comité composé d'un représentant du ministère des Transports, du Service des assurances, de la Régie de l'assurance automobile du Québec, du Bureau des assurances du Canada, du Regroupement des ligues de taxi du Québec et de la Ligue de taxi de Montréal étudie la faisabilité de la solution au coût de l'assurance-automobile proposée par l'industrie du taxi;

18. que la Régie de l'assurance automobile du Québec revise et mette à jour ses statistiques en tenant compte d'une normalisation du risque en matière d'assurance corporelle pour tous les taxis, qu'il s'agisse de taxis traditionnels, de services de limousines ou de limousines de grand luxe.

3.2.6 La formation des chauffeurs et l'information

Pour que l'École du taxi devienne réalité et compte tenu de l'urgence d'agir, le Comité a déjà recommandé, lors d'un de ses rapports intérimaires, d'octroyer à la Fédération des ligues de taxi une subvention de 35 000 $ afin de permettre à l'école de parachever son implantation dans le milieu. M. Marc-Yvan Côté a effectivement donné suite à cette proposition.

Malgré un effort financier très appréciable de la part du ministère des Transports du Québec, l'École du taxi n'a pas encore réussi à surmonter ses difficultés. Aussi, dans un ultime effort, le Comité recommande:

19. qu'une brochure, préparée par la Fédération des ligues de taxi du Québec et proposant un syllabus de ses cours de formation et autres informations, soit transmise à chaque candidat chauffeur de taxi par le préposé de la Régie de l'assurance automobile du Québec lorsque ce dernier remet les formulaires préparatoires à l'examen de chauffeur de taxi;

20. que le ministère des Transports collabore avec toute école privée qui lui demanderait une assistance technique pour la préparation d'un enseignement professionnel en la matière et ce, partout au Québec, si la Fédération des ligues de taxi du Québec ne peut proposer une formation convenable des candidats chauffeurs d'ici le mois de septembre 1987;

21. que le ministre des Transports, après avoir évalué la qualité de la formation, étudie la possibilité d'obliger un candidat chauffeur de taxi à détenir une attestation reconnue de formation professionnelle avant de pouvoir obtenir son permis de conduire de classe #31, dans le cas des agglomérations de plus de 50 000 habitants.

D'autre part, le Comité avait aussi recommandé l'octroi d'une subvention additionnelle de 10 000 $ à la Fédération des ligues de taxi du Québec pour que celle-ci développe des moyens assurant à longs termes l'autofinancement de la revue Dialogue; ce qui avait été également accepté par le ministre des Transports.

Sur ce point, le Comité est heureux de noter que la Fédération développe effectivement de tels moyens et que la viabilité de la seule revue du taxi au Québec semble s'affirmer.

3.2.7 Le transport illégal

La disparition des transporteurs "pirates" passe évidemment par un resserrement des contrôles policiers. Toutefois, le Comité considère qu'il serait simpliste de s'arrêter à ce stade de l'analyse et de croire qu'une seule interdiction suffira.

Les transporteurs illégaux ont choisi la clandestinité quelquefois par obligation et d'autres fois pour des motifs moins avouables. Évidemment, le second groupe ne mérite aucune considération particulière alors qu'il est intéressant de s'attarder au premier.

Il a été mentionné que la Loi sur le taxi de 1983 avait prévu que les titulaires de permis de taxi pourraient spécialiser leur permis afin d'offrir un service de luxe. Toutefois, le moratoire de 1985 leur a enlevé cette possibilité alors que certains titulaires de permis de taxi avaient déjà entrepris le processus et engagé des fonds sans avoir eu le temps de déposer leur demande à la Commission des transports du Québec. Certains de ces titulaires sont aujourd'hui des transporteurs par limousine "pirates" puisqu'ils utilisent un véhicule véritablement de luxe mais auquel est attaché un permis de taxi inapproprié. Ces transporteurs qui détiennent le "mauvais" permis représentent la première catégorie.

La seconde catégorie se compose de transporteurs par limousine qui ont offert un service de notoriété publique mais qui n'ont pu pour diverses raisons profiter de la tolérance législative prévue à la Loi de 1985 qui a permis à sept personnes de continuer à offrir leurs services légalement. Quelquefois, le dépôt de l'affidavit exigé par la Loi ne respectait pas le délai prévu, d'autres fois les périodes de référence ne coïncidaient pas.

La troisième catégorie regroupe une poignée de transporteurs qui offre de notoriété publique un service "grand luxe" aux moyens de limousines allongées. Pour ces compagnies, ni la spécialisation du permis de taxi en un service de limousine, ni même le permis de limousine prévu à la Loi sur le transport par taxi n'apportent de solution. Les frais d'exploitation d'une telle entreprise exigent un permis d'étendue provinciale alors que la Loi sur le transport par taxi ne prévoit, dans la meilleure des hypothèses, qu'un permis limité au territoire d'une autorité régionale.

Enfin, il ne faut pas oublier les transporteurs qui jouissent d'une tolérance législative leur permettant de poursuivre leurs opérations. On ne peut évidemment pas qualifier ces transporteurs de "pirates" mais il faut cependant reconnaître qu'ils ne sont actuellement soumis à aucune règle puisqu'ils ne sont pas titulaires de permis.

Aussi, afin d'établir un système de transport qui réponde aux divers marchés et qui est équitable et cohérent, le Comité recommande :

22- que le moratoire sur la spécialisation d'un permis de taxi en un service de limousine, imposé par l'article 76 de la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les transports (L.Q. 1985, chap. 35), soit levé par décret pour toutes les agglomérations et régions du Québec;

23- que dans le cas des agglomérations de Montréal, de l'Est de Montréal et de l'Ouest de Montréal, le moratoire ne soit levé qu'après que la Communauté urbaine de Montréal, qui a demandé l'exercice des pouvoirs décentralisés prévus à la loi, demande au Gouvernement de lever le moratoire et garantisse par des mesures de contrôle adéquates qu'il n'y aura plus de frictions entre le service de luxe et le marché du taxi traditionnel;

24- que la Commission des transports du Québec soit autorisée à entendre partout au Québec les transporteurs ayant déposé un affidavit en vertu de l'article 77 de la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les transports (L.Q. 1985, chap. 35) afin de leur délivrer, s'il y a lieu, un permis de limousine selon les conditions de la loi dès que les ligues de taxi disposeront de pouvoirs non équivoques pour intervenir auprès de la Commission des transports du Québec;

25- que soit prévue à la Loi sur le transport par taxi, une nouvelle catégorie de permis de limousine de grand luxe qui serait délivré à toute personne qui en fait la demande, dont ce sera la seule activité et qui satisfait aux conditions établies par règlement du Gouvernement, le territoire de ce permis étant provincial;

26- qu'il soit prévu, afin de reconnaître la polyvalence des permis de taxi, qu'un permis de taxi émanant de l'agglomération principale du territoire d'une autorité régionale puisse être spécialisé en un service de limousine de grand luxe sans qu'il y ait à défrayer de droits additionnels à ceux du permis de taxi, mais en étant limité au territoire de son autorité régionale sauf si l'origine et la destination finale d'une course se situe dans ce territoire;

27- que 90 jours après la levée du moratoire et la disponibilité d'un permis de limousine de grand luxe, une opération policière d'envergure soit mise en place afin d'éliminer le transport illégal;

28- que des représentants du ministère des Transports rencontrent les divers corps policiers municipaux et la Sûreté du Québec ainsi que

les autorités municipales, afin de les sensibiliser aux nouvelles dispositions législatives et réglementaires en matière de contrôle du transport par taxi;

29- que, dans le cadre de l'opération prévue à la recommandation #27, non seulement les billets d'infraction soient délivrés mais que la Commission des transports du Québec, selon l'article 30 de la Loi sur le transport par taxi, demande à la Régie de l'assurance automobile de retirer la plaque et le certificat d'immatriculation de toute automobile utilisée en violation de la loi ou du règlement, que celui qui l'utilise soit ou non titulaire d'un permis.

En terminant sur la question du transport illégal, le Comité tient à souligner que plusieurs contrats de transport de personnes par automobile illégaux sont proposés par des organismes du secteur para-public et quelquefois du secteur public; que ce soit dans le but de diminuer des frais d'exploitation, de gratifier du personnel ou par simple ignorance.

Conséquemment, le Comité recommande:

30- qu'une campagne d'information soit effectuée afin de sensibiliser le public sur les dangers du transport illégal et que des directives précises sur la question parviennent à tous les ministères et organismes para-publics relevant de la juridiction du gouvernement du Québec;

31- que toute personne qui propose ou incite à un transport illégal soit accusée de complicité dans le cadre de la Loi sur le transport par taxi et poursuivie au même titre que le contrevenant.

3.2.8 Les correctifs à apporter sur des sujets non prévus au mandat initial

Lors des discussions avec les clientèles du ministère des Transports, plusieurs sujets en dehors du mandat précis confié par M. Marc-Yvan Côté ont retenu l'attention du Comité compte tenu de leur importance pour les propriétaires et les chauffeurs de taxi.

Cette sous-section reprend ces thèmes et propose des solutions aux problèmes soulevés.

Les points d'inaptitude

Le Code de la sécurité routière prévoit que tout conducteur dont le nombre de points d'inaptitude inscrits au dossier est égal ou supérieur à 12, dans une période de deux ans, voie son permis de conduire révoqué par la Régie de l'assurance automobile. Il a déjà été mentionné que le chauffeur de taxi est de beaucoup plus exposé à des infractions que le conducteur d'un véhicule de promenade puisqu'il roule environ cinq fois plus. Le plus souvent ce kilométrage est effectué dans un milieu urbanisé où la surveillance policière en matière de règle de circulation est sévère.

Pour ces raisons, le Comité recommande:

32- que le nombre de points d'inaptitude soit porté de 12 à 18 dans le cas du titulaire d'un permis de conduire de classe 31.

La ceinture de sécurité

Lors de l'adoption d'un nouveau Code sur la sécurité routière et dans le cadre d'une rencontre spéciale sur le sujet, le Comité a appuyé les revendications de l'industrie du taxi et a lui aussi recommandé un statut particulier concernant le port de la ceinture de sécurité. En effet, le port de la ceinture en milieu urbain peut très gravement compromettre la sécurité puisque des agresseurs occupant le siège arrière peuvent utiliser le beaudrier de la ceinture pour maîtriser et dévaliser le chauffeur du taxi. Aussi, le Comité est-il heureux de constater que sa recommandation a été accueillie favorablement par le ministre des Transports qui a défendu cette position auprès de l'Assemblée Nationale.

La création d'une banque publique de données

Il a déjà été mentionné au point 1.3 du présent rapport que la consultation a été l'outil privilégié du Comité pour la réalisation de son mandat. Il faut reconnaître que ce choix était aussi un peu forcé par le fait qu'il existe très peu de données complètes, fiables et disponibles sur l'industrie du taxi.

Il est d'ailleurs intéressant de noter que même des chiffres officiels, comme le nombre de permis de taxi dans une agglomération, sont aléatoires et peuvent souvent être contredits. Les auditions de la Commission

des transports du Québec, lors de la fixation des taux et tarifs en matière de taxi, étaient jusqu'à tout récemment un exemple patent des lacunes existantes dans les statistiques de frais d'exploitation.

Le Regroupement des ligues de taxi de Québec est intervenu, lors de la dernière audition, et a présenté une preuve basée sur une recherche statistique des plus intéressantes. Fort de cette expérience, il entend maintenant combler le vide et mettre sur pied une banque de données fiables et complètes qui sera accessible à toute l'industrie. Dans cette perspective, le Regroupement a présenté une demande de subvention de l'ordre de 50 000 $ à titre de contribution à la mise en place de cette banque.

Aussi, le Comité recommande:

33- qu'une subvention de 50 000 $ soit accordée au Regroupement des ligues de taxi de Québec afin que cet organisme puisse mettre en place et tenir à jour une banque de données privée sur l'industrie du taxi au Québec accessible à tous les intervenants;

34- que le ministère des Transports dresse une nomenclature de toute l'information, études et enquêtes, dont dispose ses différentes directions, services et divisions et rende lui-même ces informations accessibles.

Dans l'immédiat, les problèmes relatifs à l'évolution du Programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal commandent une étude d'évaluation des différentes composantes du plan. Aussi, le Comité partage l'opinion de la Ligue A-11 et recommande:

35- que le ministère des Transports entreprenne ou fasse réaliser au plus tôt une étude évaluant les différentes composantes du plan de rachat dans la région de Montréal.

L'information gouvernementale

Le Comité a remarqué que les représentants de l'industrie du taxi éprouvent des difficultés à reconnaître un interlocuteur au sein de l'appareil gouvernemental ou même des diverses directions du ministère des Transports du Québec. Bien qu'il existe un comité de coordination au ministère des Transports où sont représentés plusieurs organismes,

aucun représentant de l'industrie n'a jamais été invité à siéger et d'autre part n'a même jamais manifesté un intérêt sérieux à participer à ces travaux. Ce désintéressement proviendrait de la lourdeur du processus inhérent à un comité interministériel et de la répartition des tâches, à l'intérieur d'un même ministère; ce qui apparaît en soi comme une fin de non recevoir.

Aussi le Comité recommande:

36- qu'une seule personne soit mandatée pour faire le lien entre tous les représentants de l'industrie du taxi et le ministère des Transports, la Commission des transports du Québec et la Régie de l'assurance automobile du Québec;

37- que cette personne soit également nommée secrétaire du Comité permanent sur le taxi du ministère des Transports, afin de s'assurer de la bonne coordination des travaux.

Les postes publics

Les titulaires de permis de taxi de l'agglomération de Montréal ont été jusqu'à présent privés de postes publics de taxi aux abords du complexe de Place Desjardins en raison d'une clause prohibitive incluse au bail immobilier de location.

Bien que ce problème se soit résorbé à la suite de pressions, le Comité tient à souligner que de telles stipulations liant des tiers apparaissent comme tout à fait abusives et injustifiées.

Les pouvoirs des ligues de taxi

Suivant un courant jurisprudentiel de la Cour supérieure du Québec, la Commission des transports nie aux ligues de taxi, constituées selon la Loi sur le transport par taxi, le pouvoir de représenter leurs membres lors d'une audition et de s'opposer dans certains cas de transfert de permis; plus particulièrement dans le cas du permis de limousine bien que ce permis soit de même nature que le permis de taxi selon la loi.

Aussi, afin que les ligues puissent accomplir réellement le mandat qui leur est confié par la loi, le Comité recommande:

38- que les ligues disposent clairement, dans la loi, du pouvoir de représenter leurs membres, d'intervenir dans toute affaire relative à la Loi sur le transport par taxi et, de façon générale, de soutenir une action à la Commission des transports du Québec;

39- qu'un comité ad hoc, regroupant les représentants des principales ligues de taxi, soit formé afin d'énoncer tous les pouvoirs dont les ligues devraient disposer pour mener à bien leur mandat.

<u>La levée du moratoire sur la délivrance de permis de taxi dans certaines agglomérations</u>

L'ouverture vers de nouveaux marchés ainsi que le développement urbain laissent présager que le nombre de permis de taxi dans certaines agglomérations peut devenir insuffisant pour répondre adéquatement à la demande. Afin de prévenir cet état de fait et de ne pas pénaliser les agglomérations qui ont jusqu'à présent consacré leurs efforts à rationaliser le nombre de taxis sur leur territoire, le Comité recommande :

40- que la loi soit modifiée afin de permettre à la Commission des transports de délivrer des permis de taxi dans les agglomérations lorsqu'une ligue de taxi le demande à la suite d'une réunion des titulaires de permis, convoquée à cette fin;

41- que le ou les permis demandés soient délivrés en premier lieu au nom de la ligue, selon les droits habituels, qui, dans les 90 jours, les offrira conditionnellement à la ou aux personnes qui lui en offrent le plus haut montant, à la suite d'un appel d'offre public avec une mise à prix minimum;

42- que la Commission transfère alors, sur demande, ces permis à leur nouvel acquéreur en autant que cette acquisition ne porte pas préjurice à l'intérêt public.

CHAPITRE IV

LES CONCLUSIONS ET LES RECOMMANDATIONS

4.1 LES CONCLUSIONS

Toutes les recommandations du présent rapport respectent fondamentalement les particularités de l'industrie du taxi au Québec ainsi que le pouvoir décisionnel d'une autorité régionale qui accepte l'exercice des pouvoirs décentralisés prévus à la loi. À titre d'exemple sur ce dernier point, il est indéniable que la Communauté urbaine de Montréal est la mieux placée pour identifier les pouvoirs qui lui manquent et pour évaluer sur son territoire l'impact réel d'une levée du moratoire sur la spécialisation du permis de taxi en un service de limousine.

D'autre part, plusieurs problèmes que rencontre actuellement l'industrie du taxi proviennent de ce qu'il n'existe pas de politiques claires et à long terme du ministère des Transports en ce domaine. Trop souvent dans le passé, des solutions ad hoc et isolées ont été appliquées et se sont avérées, avec le temps, n'être qu'un cataplasme insuffisant. C'est pourquoi, les recommandations du présent rapport ont été élaborées afin de constituer un tout et, si elles sont retenues, modifier substantiellement la Loi sur le transport par taxi pour permettre des types de services bien identifiés qui répondent aux besoins de chaque clientèle.

4.2 LES RECOMMANDATIONS

1- qu'une nouvelle procédure pénale, inspirée de celle du Code de la sécurité routière, soit prévue en matière de délivrance de billet d'infraction;

2- que l'employé d'une autorité régionale chargé de l'application de la Loi sur le transport par taxi, à la suite d'une décentralisation, puisse délivrer des billets d'infraction en plus des avis de 48 heures;

3- que les policiers et employés d'une autorité régionale chargés de l'application de la Loi sur le transport par taxi disposent de pouvoirs réels en matière de vérification des taxis;

4- que tous les efforts nécessaires soient entrepris afin que les titulaires de permis qui contreviennent toujours à l'article 33.1 de la Loi sur le transport par taxi soient découverts, grâce à des enquêtes de la Commission des transports du Québec, et que leur permis soit révoqué;

5- que des enquêtes soient entreprises afin de découvrir les titulaires de permis qui contreviennent à l'article 33 de la Loi sur le transport par taxi et au Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal et que leur permis soit révoqué;

6- que des demandes de sanctions disciplinaires soient logées aux corporations professionnelles dont font partie les notaires et avocats qui ont préparé ou participé à une entente ou à un contrat contrevenant à l'article 33 et 33.1 de la Loi sur le transport par taxi et au Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal;

7- que le droit particulier de transfert de 10 000 $, prévu à l'article 4 du Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal, soit porté à 20 000 $ et que ce droit soit toujours au moins le double du prix offert par le fiduciaire advenant que ce prix soit majoré au cours de la période du plan de rachat;

8- que les transporteurs par limousine soient tenus d'utiliser la berline de la marque et du modèle le plus luxueux qui était mise en marché par son fabricant à l'époque où elle est acquise par le titulaire du permis;

9- que, quel que soit le mode retenu pour fixer les taux et tarifs du service de limousine, en aucun temps et pour aucune circonstance le prix du service soit inférieur à 40 $;

10- que des mesures transitoires soient prévues afin d'éviter d'une part, que les titulaires de permis de limousine subissent un préjudice en devant remplacer immédiatement leurs automobiles et d'autre part, qu'ils disposent d'une période leur permettant de modifier leurs taux et tarifs à la Commission des transports du Québec;

11- que les permis d'entreprise des titulaires de permis de limousine, prévus au chapitre VI de la Loi sur le transport par taxi, soient reconnus comme un service public pour le transport de luxe au même titre que le permis de taxi pour le service traditionnel et que conséquemment, les titulaires de ces permis soient tenus d'immatriculer le nombre d'automobiles prévues à leur permis à défaut de quoi, ce nombre sera réajusté à la baisse, proprio motu, par la Commission des transports du Québec;

12- que des directives fermes, transmises par le ministère de la Santé et des Services sociaux, rappellent l'interdiction réglementaire des concessions d'accès et des lignes téléphoniques exclusives, à tout le réseau hospitalier;

13- que non seulement la lettre, mais encore l'esprit de la réglementation soient respectés et qu'aucun coût d'accès ne soit exigé à un taxi lorsqu'il dessert un patient et qu'aucun coût ne soit exigé dans le cas d'une ligne téléphonique d'accès, sauf dans ce dernier cas, les coûts habituels pour l'installation du téléphone;

14- que tous les postes de taxi privés récemment retirés des terrains occupés par les établissements publics ou par un conseil régional de Santé et de Services sociaux soient réinstallés à titre de postes publics;

15- que ces établissements offrent à tous les taxis et de façon non discriminatoire les mêmes possibilités d'affichage, de publicité et de stationnement;

16- que le ministère de la Santé et des Services sociaux impose des pénalités budgétaires aux établissements récalcitrants que exercent une discrimination parmi les titulaires de permis de taxi et qui pénalisent ainsi les patients, les empêchant de bénéficier du service de taxi qu'ils sont en droit d'exiger;

17- qu'un Comité composé d'un représentant du ministère des Transports, du Service des assurances, de la Régie de l'assurance automobile du Québec, du Bureau des assurances du Canada, du Regroupement des ligues de taxi du Québec et de la Ligue de taxi de Montréal étudie la faisabilité de la solution au coût de l'assurance automobile proposée par l'industrie du taxi;

18- que la Régie de l'assurance automobile du Québec revise et mette à jour ses statistiques en tenant compte d'une normalisation du risque en matière d'assurance corporelle pour tous les taxis, qu'il s'agisse de taxis traditionnels, de services de limousines ou de limousines de grand luxe;

19- qu'une brochure, préparée par la Fédération des ligues de taxi du Québec et proposant un syllabus de ses cours de formation et autres informations, soit transmise à chaque candidat chauffeur de taxi par le préposé de la Régie de l'assurance automobile du Québec lorsque ce dernier remet les formulaires préparatoires à l'examen de chauffeur de taxi;

20- que le ministère des Transports collabore avec toute école privée qui lui demanderait une assistance technique pour la préparation d'un enseignement professionnel en la matière et ce, partout au Québec, si la Fédération des ligues de taxi du Québec ne peut proposer une formation convenable des candidats chauffeurs d'ici le mois de septembre 1987;

21- que le ministre des Transports, après avoir évalué la qualité de la formation, étudie la possibilité d'obliger un candidat chauffeur de taxi à détenir une attestation reconnue de formation professionnelle avant de pouvoir obtenir son permis de conduire de classe #31, dans le cas des agglomérations de plus de 50 000 habitants;

22- que le moratoire sur la spécialisation d'un permis de taxi en un service de limousine, imposé par l'article 76 de la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les transports (L.Q. 1985, chap. 35), soit levé par décret pour toutes les agglomérations et régions du Québec;

23- que dans le cas des agglomérations de Montréal, de l'Est de Montréal et de l'Ouest de Montréal, le moratoire ne soit levé qu'après que la Communauté urbaine de Montréal, qui a demandé l'exercice

des pouvoirs décentralisés prévus à la loi, demande au Gouvernement de lever le moratoire et garantisse par des mesures de contrôle adéquates qu'il n'y aura plus de frictions entre le service de luxe et le marché du taxi traditionnel;

24- que la Commission des transports du Québec soit autorisée à entendre partout au Québec les transporteurs ayant déposé un affidavit en vertu de l'article 77 de la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les transports (L.Q. 1985, chap. 35) afin de leur délivrer, s'il y a lieu, un permis de limousine selon les conditions de la loi dès que les ligues de taxi disposeront de pouvoirs non équivoques pour intervenir auprès de la Commission des transports du Québec;

25- que soit prévue à la Loi sur le transport par taxi, une nouvelle catégorie de permis de limousine de grand luxe qui serait délivré à toute personne qui en fait la demande, dont ce sera la seule activité et qui satisfait aux conditions établies par règlement du Gouvernement, le territoire de ce permis étant provincial;

26- qu'il soit prévu, afin de reconnaître la polyvalence des permis de taxi, qu'un permis de taxi émanant de l'agglomération principale du territoire d'une autorité régionale puisse être spécialisé en un service de limousine de grand luxe sans qu'il y ait à défrayer de droits additionnels à ceux du permis de taxi mais en étant limité au territoire de son autorité régionale sauf si l'origine et la destination finale d'une course se situe dans ce territoire;

27- que 90 jours après la levée du moratoire et la disponibilité d'un permis de limousine de grand luxe, une opération policière d'envergure soit mise en place afin d'éliminer le transport illégal;

28- que des représentants du ministère des Transports rencontrent les divers corps policiers municipaux et la Sûreté du Québec ainsi que les autorités municipales, afin de les sensibiliser aux nouvelles dispositions législatives et réglementaires en matière de contrôle du transport par taxi;

29- que, dans le cadre de l'opération prévue à la recommandation #27, non seulement les billets d'infraction soient délivrés mais que la Commission des transports du Québec, selon l'article 30 de la Loi sur le transport par taxi, demande à la Régie de l'assurance automobile de retirer la plaque et le certificat d'immatriculation de

toute automobile utilisée en violation de la loi ou du règlement, que celui qui l'utilise soit ou non titulaire d'un permis;

30- qu'une campagne d'information soit effectuée afin de sensibiliser le public sur les dangers du transport illégal et que des directives précises sur la question parviennent à tous les ministères et organismes para-publics relevant de la juridiction du gouvernement du Québec;

31- que toute personne qui propose ou incite à un transport illégal soit accusée de complicité dans le cadre de la Loi sur le transport par taxi et poursuivie au même titre que le contrevenant;

32- que le nombre de points d'inaptitude soit porté de 12 à 18 dans le cas du titulaire d'un permis de conduire de classe 31;

33- qu'une subvention de 50 000 $ soit accordée au Regroupement des ligues de taxi de Québec afin que cet organisme puisse mettre en place et tenir à jour une banque de données privée sur l'industrie du taxi au Québec accessible à tous les intervenants;

34- que le ministère des Transports dresse une nomenclature de toute l'information, études et enquêtes, dont dispose ses différentes directions, services et divisions et rende lui-même ces informations accessibles;

35- que le ministère des Transports entreprenne ou fasse réaliser au plus tôt une étude évaluant les différentes composantes du plan de rachat dans la région de Montréal;

36- qu'une seule personne soit mandatée afin de faire le lien entre tous les représentants de l'industrie du taxi et le ministère des Transports, la Commission des transports du Québec et la Régie de l'assurance automobile du Québec;

37- que cette personne soit également nommée secrétaire du Comité permanent sur le taxi du ministère des Transports, afin de s'assurer de la bonne coordination des travaux;

38- que les ligues disposent clairement, dans la loi, du pouvoir de représenter leurs membres, d'intervenir dans toute affaire relative à la Loi sur le transport par taxi et, de façon générale, de soutenir une action à la Commission des transports du Québec;

39- qu'un comité ad hoc, regroupant les représentants des principales ligues de taxi, soit formé afin d'énoncer tous les pouvoirs dont les ligues devraient disposer pour mener à bien leur mandat;

40- que la loi soit modifiée afin de permettre à la Commission des transports du Québec de délivrer des permis de taxi dans les agglomérations lorsqu'une ligue de taxi le demande à la suite d'une réunion des titulaires de permis, convoquée à cette fin;

41- que le ou les permis demandés soient délivrés en premier lieu au nom de la ligue, selon les droits habituels, qui, dans les 90 jours, les offrira conditionnellement à la ou aux personnes qui lui en offrent le plus haut montant, à la suite d'un appel d'offre public avec une mise à prix minimum;

42- que la Commission transfère alors, sur demande, ces permis à leur nouvel acquéreur en autant que cette acquisition ne porte pas préjudice à l'intérêt public.

ANNEXES

ANNEXE A

AGGLOMÉRATIONS DE TAXI

Les numéros et lettres de référence inscrits à la suite du nom de chaque municipalité mentionnée à cette annexe sont ceux attribués à cette municipalité par le ministère des Affaires municipales.

Les agglomérations urbaines suivantes sont constituées des territoires ci-après décrits:

A.1 Agglomération de Boucherville: le territoire de la municipalité de Boucherville (5612 V).

A.2 Agglomération de Longueuil: le territoire des municipalités de Brossard (6610 V), Greenfield-Park (5619 V), Lemoyne (5621 V), Longueuil (5615 V), Saint-Hubert (5610 V) et Saint-Lambert (5623 V).

A.3 Agglomération de Candiac-Laprairie: le territoire des municipalités de Candiac (6612 V) et Laprairie (6608 V).

A.4 Agglomération de Cowansville: le territoire de la municipalité de Cowansville: (5416 V).

A.5 Agglomération de l'Est de Montréal: le territoire des municipalités d'Anjou (6552 V), Montréal-Est (6556 V), Montréal-Nord (6554 V), Saint-Léonard (6551 V) et les secteurs auparavant connus sous les noms de Pointe-aux-Trembles et Rivière-des-Prairies.

A.6 Agglomération de Joliette: le territoire des municipalités de Crabtree (5808 VL), Joliette (5815 V), Notre-Dame-de-Lourdes (5818 P), Notre-Dame-des-Prairies (5816 P), Saint-Charles-Borromée (5811 P), Saint-Paul (5802 SD) et Saint-Pierre (5804 VL).

A.7 Agglomération de Lachute: le territoire des municipalités de Brownsburg (7412 VL) et Lachute (7407 V).

A.8 Agglomération de Laval: le territoire de la municipalité de Laval (6424 V).

A.9 Agglomération de Matane: le territoire des municipalités de Matane (0622 V), Petite-Matane (0619 SD) et Saint-Jérôme-de-Matane (0621 P).

A.10 Agglomération de Mont-Joli: le territoire des municipalités de Mont-Joli (0721 V), Sainte-Flavie (0731 P) et Saint-Jean-Baptiste (0719 SD).

A.11 Agglomération de Montréal: le territoire des municipalités de Côte-Saint-Luc (6508 C), Hampstead (6528 V), LaSalle (6502 V), Montréal (6546 V), Montréal-Ouest (6504 V), Mont-Royal (6531 V), Outremont (6529 V), Saint-Laurent (6534 V), Saint-Pierre (6506 V), Verdun (6501 V) et Westmount (6526 V).

A.12 Agglomération de l'Ouest de Montréal: le territoire des municipalités de Baie-d'Urfé (6519 V), Beaconsfield (6518 V), Dollard-des-Ormeaux (6538 V), Dorval (6512 C), Kirkland (6516 V), Lachine (6509 V), Pierrefonds (6542 V), Pointe-Claire (6514 V), Roxboro (6539 V), Sainte- Anne-de-Bellevue (6521 V), Sainte-Geneviève (6541 V), Saint-Raphaël-de-l'Île-Bizard (6544 P) et Senneville (6524 VL).

A.13 Agglomération de Rivière-du-Loup: le territoire des municipalités de Rivière-du-Loup (0834 V) et Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup (0832 P).

A.14 Agglomération de Saint-Eustache: le territoire des municipalités de Deux-Montagnes (7304 V), Saint-Eustache (7303 V) et Sainte-Marthe-sur-le-Lac (7306 V).

A.15 Agglomération de Saint-Jérôme: le territoire des municipalités de Bellefeuille (6326 P), Lafontaine (6329 VL), Saint-Antoine (6324 V) et Saint-Jérôme (6328 V).

A.16 Agglomération de Sorel: le territoire des municipalités de Sainte-Anne-de-Sorel (5016 P), Saint-Joseph-de-Sorel (5019 V), Saint-Pierre-de-Sorel (5022 P), Sorel (5018 V) et Tracy (5021 V).

A.17 Agglomération de Terrebonne: le territoire des municipalités de Lachenaie (6201 V), Mascouche (6208 V) et Terrebonne (6303 V).

A.18 Agglomération de Thetford-Mines: le territoire des municipalités de Thetford-Mines (2709 V) et Thetford-Mines-Partie-Sud (2708 CT).

A.19 Agglomération de Victoriaville: le territoire des municipalités d'Arthabaska (3419 V) et Victoriaville (3431 V).

A.20 Agglomération d'Alma: le territoire de la municipalité d'Alma (9325 V).

A.21 Agglomération de la Côte-Nord: le territoire des municipalités de Baie-Comeau (9733 V) et Pointe-Lebel (9723 VL).

A.23 Agglomération de Beloeil: le territoire des municipalités de Beloeil (5701 V), McMasterville (5704 VL), Mont-Saint-Hilaire (5227 V) et Otterburn-Park (5224 V).

A.24 Agglomération de Saint-Bruno: le territoire des municipalités de Saint-Basile-le-Grand (5601 V) et Saint-Bruno-de-Montarville (5608 V).

A.25 Agglomération de Charlesbourg: le territoire des municipalités de Charlesbourg (2037 V) et Saint-Dunstan-du-Lac-Beauport (2042 P).

A.26 Agglomération de Châteauguay: le territoire des municipalités de Beauharnois (7006 C), Châteauguay (6917 V), Léry (6912 V), Maple-Grove (7008 V) et Melocheville (7009 VL).

A.27 Agglomération de La Baie: le territoire de la municipalité de La Baie (9410 V).

A.28 Agglomération de Dolbeau-Mistassini: le territoire des municipalités de Dolbeau (9038 V) et Mistassini (9035 V).

A.29 Agglomération de Drummondville: le territoire des municipalités de Drummondville (4137 V), Grantham-Ouest (4132 SD) et Wendover et Simpson (4126 CU).

A.30 Agglomération de l'Est de Québec: le territoire de la municipalité de Beauport (2020 V).

A.31 Agglomération de Gaspé: le territoire de la municipalité de Gaspé (0230 V).

A.33 Agglomération de Granby: le territoire de la municipalité de Granby (3912 V).

A.34 Agglomération de Hull: le territoire des municipalités de Hull (7911 V) et Hull-Partie-Ouest (7808 CT).

A.35 Agglomération de Lévis-Lauzon: le territoire des municipalités de Lauzon (2109 V), Lévis (2119 V) et Saint-David-de-l'Auberivière (2121 V)

A.36 Agglomération de Québec: le territoire des municipalités de Lorette-ville (2032 V), Québec (2014 V) et Vanier 2021 V).

A.37 Agglomération de Rimouski: le territoire des municipalités de Rimouski (0739 V), Rimouski-Est (0741 VL) et Sainte-Anne-de-la-Pointe-au-Père (0736 P).

A.38 Agglomération de Sainte-Foy-Sillery: le territoire des municipalités d'Ancienne-Lorette (2041 V), Cap-Rouge (2019 V), Saint-Augustin-de-Desmaures (2901 P), Sainte-Foy (2017 V) et Sillery (2016 V).

A.39 Agglomération de Saint-Hyacinthe: le territoire des municipalités de La Présentation (5119 P), Saint-Hyacinthe (5110 V), Sainte-Rosalie (4019 P), Sainte-Rosalie (4021 VL) et Saint-Thomas-d'Aquin (5118 P).

A.40 Agglomération de Trois-Rivières: le territoire des municipalités du Cap-de-la-Madeleine (3211 V), Sainte-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine (3209 SD), Trois-Rivières (4302 V) et Trois-Rivières-Ouest (4301 V).

A.41 Agglomération de Saint-Jean: le territoire des municipalités d'Iber-ville (5318 V) et Saint-Jean-sur-Richelieu (5513 V).

A.42 Agglomération de Shawinigan: le territoire des municipalités de Baie-de-Shawinigan (4322 VL), Grand-Mère (3240 V), Lac-à-la-Tortue (3236 SD), Saint-Boniface-de-Shawinigan (4326 VL), Saint-Georges (3239 VL), Shawinigan (4319 V) et Shawinigan-Sud (3234 V).

A.43 Agglomération de Sherbrooke: le territoire des municipalités de Fleu-rimont (3604 SD), Rock-Forest (3609 V), Saint-Élie-d'Orford (3612 P) et Sherbrooke (3608 V).

A.44 Agglomération de Valleyfield: le territoire des municipalités de Grande-Ile (7018 SD), Salaberry-de-Valleyfield (7016 V), Saint- Thimo-thée (7012 VL) et Saint-Timothée (7011 P).

A.45 Agglomération d'Amos: le territoire des municipalités d'Amos (8430 V) et Amos-Est (8424 SD).

A.46 Agglomération de Chibougamau: le territoire de la municipalité de Chibougamau (9804 V).

A.47 Agglomération de Matagami: le territoire de la municipalité de Matagami (9811 V).

A.48 Agglomération de Rouyn-Noranda: le territoire des municipalités de Noranda (8332 V) et Rouyn (8331 V).

A.49 Agglomération de Val-d'Or: le territoire de la municipalité de Val-d'Or (8403 V).

A.50 Agglomération de La Tuque: le territoire de la municipalité de La Tuque (3270 V).

A.51 Agglomération de l'Ouest du Saguenay: le territoire de la municipalité de Jonquière (9425 V).

A.52 Agglomération du Saguenay: le territoire de la municipalité de Chicoutimi (9420 V).

A.53 Agglomération de Sept-Îles: le territoire des municipalités de Moisie (9735 V) et Sept-Îles (9711 V).

A.54 Agglomération de Sainte-Thérèse: le territoire des municipalités de Blainville (6308 V), Boisbriand (6312 V), Bois-des-Filion (6306 V), Lorraine (6304 V), Rosemère (6311 V) et Sainte-Thérèse (6309 V).

A.55 Agglomération de Gatineau: le territoire de la municipalité de Gatineau (7905 V).

Pour les fins du présent règlement, le territoire des aéroports de Montréal à Dorval et à Mirabel est compris dans chacune des agglomérations suivantes: agglomération de l'Est de Montréal, agglomération de Montréal et agglomération de l'Ouest de Montréal et le territoire de l'aéroport de Sainte-Foy est compris dans chacune des agglomérations suivantes: agglomération de Québec et agglomération de Sainte-Foy-Sillery.

ANNEXE B

LOIS ET RÈGLEMENTS CONCERNANT LE TRANSPORT PAR TAXI

LES LOIS

- Loi sur le transport par taxi
  (L.R.Q., c. T-11.1)
  (L.Q., 1983, c. 46)

- Lois modifiant la Loi sur le transport par taxi et qui ont été intégrées partiellement ou totalement au chapitre T-11.1 des Lois refondues du Québec

  - 1984, chapitre 23 (P.L. 76)
    (Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les transports)
    - sanctionnée le 20 juin 1984
    - articles pertinents: 38 à 46 et 49
      (modifications totalement intégrées au chapitre T-11.1)

  - 1985, chapitre 35 (P.L. 54)
    (Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les transports)
    - sanctionnée le 20 juin 1985
    - articles pertinents: 48 à 59 qui ont été intégrés au chapitre T-11.1 ainsi que 75 à 78 et 80 qui concernent l'autorisation temporaire d'offrir un service de transport par limousine
      1re proclamation: 10 juillet 1985
      2e proclamation : 9 octobre 1985

  - 1986, chapitre 63 (P.L. 89)
    (Loi modifiant la loi sur le transport par taxi et le Code de la sécurité routière)
    - sanctionnée le 19 juin 1986
    - articles pertinents: 1 à 25 et 34

- 1986, chapitre 58
  (Loi relative à diverses mesures à caractère financier concernant l'administration de la justice)
  . sanctionnée le 19 juin 1986
  . article pertinent: 108 qui ne concerne que les montants des amendes prévus à l'article 70 de la Loi sur le transport par taxi (de 50 $ à 1 000 $ remplacés par 60 $ à 1 150 $

LES RÈGLEMENTS

- Décret 1044-84 du 2 mai 1984
  (Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal)

- Décret 1242-85 du 19 juin 1985
  (Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal)

- Décret 1763-85 du 28 août 1985
  (Règlement sur le transport par taxi)

- Décrets 1764-85 du 28 août 1985, 1765-85 du 28 août 1985 et 1966-85 du 28 août 1985

  Ces décrets portent:

  . 1764-85 Règlement modifiant le règlement sur l'interprétation des règlements sur le transport (ce règlement fait l'objet d'une abrogation peu de temps après l'adoption du décret 1764-85)

  . 1765-85 Règlement modifiant le règlement sur le service touristique (pour exclure de ce règlement le service touristique effectué au moyen d'un taxi)

  . 1766-85 Règlement modifiant le règlement sur le transport en commun (pour exclure les services aéroportuaires offerts par taxi qui se retrouvent maintenant dans le Règlement sur le transport par taxi (Décret 1763-85)

ANNEXE C

NOMBRE D'ACCIDENTS IMPLIQUANT DES TAXIS

Année d'accident		(1) Nbre de véhicules en circulation	(2) Nbre de véhicules impliqués dans un accident	(3) Fréquence (2) - (1)	(4) Coût moyen par véhicule impliqué	(5) Fréq. X coût (2) - (1) X 4	(6) Facteur relativité
1978-1979	SP	1 968 600	25 400	13 par 1000	7 770	101	1,0
	Taxis	9 500	645	68 " "	4 340	295	2,9
1979-1980	SP	2 058 500	25 230	12 par 1000	8 875	107	1,0
	Taxis	10 000	540	54 " "	5 325	288	2,7
1980-1981	SP	2 159 900	23 190	11 par 1000	8 575	94	1,0
	Taxis	9 500	505	53 " "	8 200	435	4,6
1981-1982	SP	2 232 000	20 310	9 par 1000	9 050	81	1,0
	Taxis	9 100	400	44 " "	6 150	271	3,3
TOTAL	SP	8 419 000	94 130	11 par 1000	8 540	94	1,0
	Taxis	38 100	2 100	55 " "	5 875	323	3,4